

Lebenszyklen und Transformationsprozesse eines städtischen Boulevards – die Rue de la République in Marseille

Heidi Megerle

(Prof. Dr. Heidi Megerle, Hochschule für Forstwirtschaft, Schadenweilertshof D-72108 Rottenburg am Neckar, megerle@hs-rottenburg.de)

1 EINFÜHRUNG

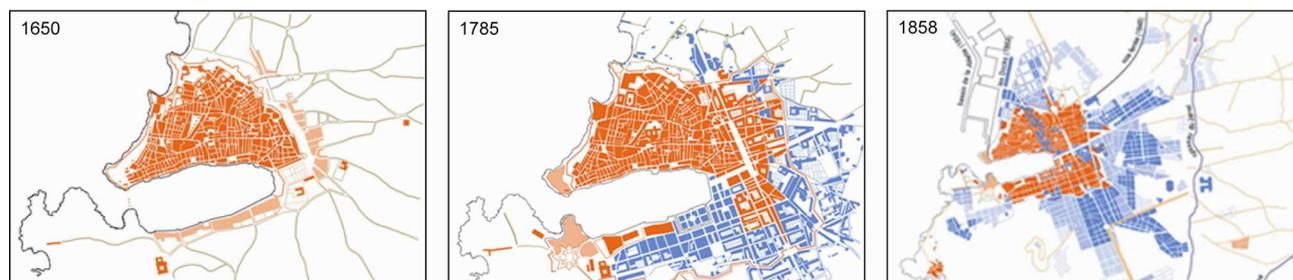
Die Lebenszyklen und Transformationsprozesse der Rue de la République in Marseille spiegeln die vielfältigen Veränderungen der ältesten und zweitgrößten Stadt Frankreichs wider. Der folgende Beitrag zeigt diese Entwicklungen auf, beginnend mit der Anlage des Boulevards im 19ten Jahrhundert, seiner Degradierung im Kontext des wirtschaftlichen Niederganges der Hafenstadt Marseille und seiner aktuellen Revitalisierung im Rahmen des Stadterneuerungs-Projektes Euroméditerranée. Ergänzt werden diese Darstellungen durch Ergebnisse empirischer Erhebungen in den letzten Jahren sowie Ausführungen zu den Konsequenzen des gegenwärtigen Transformationsprozesses für marginalisierte Bevölkerungsgruppen. Die Rue de la République kann als Symbol für die vielfältigen Veränderungen stehen, die Marseille in den letzten zweihundert Jahren durchlaufen hat. Daher werden die Lebenszyklen des Boulevards auch immer in Relation zu den Lebenszyklen der Stadt sowie der Metropolregion gesetzt.

2 RUE IMPÉRIALE – EIN NACHGEAHMTER HAUSSMANNSCHER BOULEVARD

Um das Jahr 600 v. Chr. wurde Marseille von griechischen Seefahrern gegründet. Entscheidend für die Wahl des Standortes war die günstige naturräumliche Situation. Der heutige alte Hafen (Vieux Port) im Bereich der Calanque-Küste bot als Naturhafen, gesichert durch zwei Felsbarrieren sowie die vorgelagerten Inseln Iles de Frioul einen natürlichen Schutz. Die griechische Altstadt befand sich am Südhang nördlich des Hafens (siehe Karte 1). Über zweitausend Jahre hinweg entwickelte sich die Stadt Marseille nur wenig. Noch zu Beginn des 18. Jahrhunderts war sie kaum über die Umgebung des alten Hafens hinausgewachsen. Eine erhebliche Zäsur stellte die gravierende Pestepidemie im Jahr 1720 dar, bei welcher Marseille die Hälfte seiner Bevölkerung verlor.

2.1 Aufschwung und Neubau des Hafens

Mit dem Beginn der Industrialisierung begann ein phänomenaler Aufschwung der Stadt Marseille. Sie profitierte hierbei von ihrer hervorragenden geostrategischen Lage, die sich insbesondere in Zusammenhang mit der Erschließung des französischen Kolonialreiches und der Öffnung des Suezkanals (1869) als sehr vorteilhaft erwies. Innerhalb kürzester Zeit vervielfachte sich sowohl der Güterumschlag im Hafen als auch die Bevölkerung. Die zahlreichen neu entstandenen Arbeitsplätze zogen Zuwanderer aus den hochalpinen Bereichen Frankreichs an, die zeitgleich einen dramatischen Bevölkerungsverlust erlitten (Megerle 2011). Später kamen Arbeitsmigranten zunehmend aus dem Nachbarland Italien. Der rasante Bevölkerungsanstieg führte zu einer erheblichen Ausdehnung der Bebauung (siehe Karte 1). Die gleichfalls rasante Entwicklung der Hafenfunktionen positionierte Marseille im 19. Jahrhundert als führender Hafenstandort Frankreichs sowie im globalen Vergleich an fünfter Stelle (Donzel 1998: 63).



Karte 1: Bauliche Entwicklung des historischen Marseille (Datengrundlage AGAM 2009)

Mit der Erschließung des sogenannten zweiten französischen Kolonialreiches in Ostasien und Afrika, verbunden mit steigenden Güterströmen und Passagierzahlen sowie größeren Schiffen, war der kleine alte Hafen mit seiner relativ engen Zufahrt nicht mehr ausreichend. Die Entscheidung für einen neuen Hafenstandort fiel auf die nördlich angrenzenden Bereiche von La Joliette (vgl. Karte 1), die naturräumlich wesentlich günstigere Voraussetzungen boten als die sich südlich anschließende Felsküste. In Verbindung

mit den neuen Hafenanlagen entstanden ausgedehnte Industrie- und Gewerbegebiete, eine Bahnanbindung sowie ein großer Güterumschlagsbereich mit Güterbahnhof. Auch die neu zugezogenen Arbeitskräfte siedelten sich schwerpunktmäßig in den nördlichen Stadtbereichen an. Südlich der Hauptstraße La Canebière fanden sich hingegen vorwiegend Mittel- und Oberschicht Haushalte, Behörden und kulturelle Einrichtungen, wodurch der Grundstein der bis heute in Marseille zu verzeichnenden Fragmentierung in einen reicheren und bürgerlich geprägten südlichen Teil und einen ärmeren, von Industrie- und Hafenfunktionen geprägten nördlichen Teil gelegt wurde.

2.2 Anlage eines Boulevards à la Haussmann

Mitte des 19ten Jahrhunderts hatte Napoleon III Baron Haussmann mit einer grundlegenden Umgestaltung der stark verdichteten Pariser Innenstadt beauftragt. Ein wesentlicher Aspekt dieser Umgestaltung war die Anlage großzügiger Straßenachsen mit repräsentativen Wohnhäusern, die sich geradlinig über relativ lange Distanzen erstreckten (Pletsch 2000: 60f).

Zur selben Zeit waren in Marseille die neuen Hafenanlagen im nördlichen Stadtbereich von La Joliette gebaut worden. Zwischen dem neuen und dem alten Hafen sowie der an den Vieux Port angrenzenden Innenstadt lag die dicht bebaute Altstadt (siehe Karte 1). Eine direkte Straßenverbindung war somit nicht gegeben. Im Jahr 1860 fiel daher der Entschluss, nach dem Vorbild der Haussmannschen Boulevards in der Hauptstadt, eine direkte Straßenverbindung zwischen den Hafengebieten von La Joliette und der Innenstadt im Bereich des Boulevards La Canebière durch das bestehende Altstadtviertel zu brechen.

Der Anlage der damals noch Rue Impériale genannten Prachtstraße wurden tausend bestehende Häuser geopfert. Die hierin lebenden ca. 16.000 Bewohner wurden umgesiedelt. Entlang des breiten, einen Kilometer langen und schnurgeraden Boulevards entstanden repräsentative mehrstöckige Wohngebäude im klassizistischen Stil mit insgesamt 3.000 Wohnungen (Stratis o.J.: 4).

Da die Topographie keine geradlinige und ebene Führung des Boulevards ermöglicht hätte, wurden bestehende Hügel mit hohem Arbeitsaufwand durchschnitten. Dies führte dazu, dass am heutigen Place Sadi Carnot bestehende kleinere Querstraßen durchtrennt wurden und abrupte Sackgassen mit fast zwanzig Meter hohen Mauern entstanden, an denen Fußgängertreppen eine Anbindung an das höher gelegene frühere Straßennetz gewährleisten.

Obgleich die Häuser entlang des Boulevards mit dem damals neuesten Komfort ausgestattet worden waren, d.h. u.a. Wasser- und Gasanschlüsse in allen Wohnungen, konnte das angestrebte Ziel, den Marseiller Mittelstand zu einer Ansiedlung im Hafengebiet zu bewegen nicht erreicht werden. Die Anlage der Rue Impériale trug somit nicht dazu bei, die sich herausbildende Fragmentierung der Stadt Marseille zu verhindern oder zumindest abzumildern.

3 VOM PRACHTBOULEVARD ZUR DEGRADIERTEN AUSFALLSTRASSE

Nach dem Ersten Weltkrieg erfolgte die Erschließung neuer Hafestandorte im Bereich des Étang de Berre sowie in Fos-sur-Mer, welches heute der wichtigste Raffineriestandort Frankreichs ist (Pletsch 2003: 138).

3.1 Niedergang der Hafenstadt Marseille

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges erfolgten weitere Verlagerungen von Hafenfunktionen in administrativ eigenständige Kommunen nordwestlich von Marseille. In Verbindung mit der Auflösung des französischen Kolonialreiches und einem ausgeprägten Deindustrialisierungsprozess, ausgelöst durch den Niedergang der traditionellen Marseiller Industriezweige, begann ein rasanter Niedergang der Hafenstadt. Innerhalb weniger Jahrzehnte verlor Marseille über 40.000 Arbeitsplätze. Parallel hierzu musste die verarmte Stadt zu Beginn der 1960er Jahre innerhalb kürzester Zeit eine „demographische Explosion“ verkraften, d.h. eine Bevölkerungszunahme um fast 20%, ausgelöst durch den Zustrom der „pieds noirs“, französischstämmiger Rückkehrer aus dem unabhängig gewordenen Algerien. Die mehr als 100.000 hierfür benötigten Wohnungen, darunter zahlreiche Sozialwohnungen, konzentrierten sich in den Nordvierteln, wodurch die Fragmentierung Marseilles noch verstärkt wurde (Morel 2001: 19ff). Nur wenig später setzte eine gegenläufige Bewegung ein. Im Zuge der Suburbanisierung kehrten vor allem höher gebildete und besser verdienende Bewohner Marseille den Rücken und wanderten in Nachbargemeinden ab. Zwischen 1975 und 1990 verlor Marseille 12% seiner Einwohner und 40% seiner Industriearbeitsplätze (Girard & Joannon 2001: 53f). Die selektive Zu- als auch Abwanderung verstärkten die bereits bestehenden



Polarisierungen innerhalb der Stadt sowie der Region. Insbesondere in den Stadtteilen nördlich der Canebière konzentrierten sich Armut, Arbeitslosigkeit und erhöhte Kriminalitätsraten, während gleichzeitig eine Konzentration des Reichtums in den bürgerlichen Südvierteln Marseilles sowie im Umland zu verzeichnen war. Die „Nord-Süd-Spaltung“ der Stadt (Kazig 2004: 47) führte in den Nordvierteln zu einer zunehmenden Degradierung der Bausubstanz. Entscheidend geprägt wurde diese Entwicklung durch den von 1953 bis 1986 amtierenden sozialistischen Bürgermeister Gaston Deferre (Peraldi; Samson 2005: 24). Noch zu Beginn der 1990er Jahre waren in Marseille nahezu keine nationalen oder internationalen Investitionen und auch keinerlei Gentrifizierungsansätze zu verzeichnen. Sowohl Wirtschaftsunternehmen (Latil d’Albertas 2007: 203) als auch Touristen mieden das Stadtzentrum. Die Einschätzung Marseilles als eine „im Niedergang begriffene Stadt“ (Sassen 1996: 63) war zu diesem Zeitpunkt nicht unberechtigt.

3.2 Die Rue de la République als degradierte Ausfallstraße

Die mittlerweile in Rue de la République umbenannte ehemalige Prachtstraße spiegelte den Niedergang Marseilles deutlich wider. Die Bausubstanz der ehemals repräsentativen Wohngebäude war mittlerweile erheblich degradiert (siehe Bild 1). Die Bewohner der Gebäude setzten sich schwerpunktmäßig aus älteren und ärmeren Personen sowie Familien mit zunehmend arabischem und afrikanischem Migrationshintergrund zusammen. Der vergleichsweise breite ehemalige Prachtboulevard entwickelte sich durch seine Lage zwischen Innenstadt und Bahnhofsareal sowie den Autobahnen A 55 und A 7 zu einer Ausfallstraße mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen (vgl. Karte 2). Regelmäßige Staus zu den Hauptverkehrszeiten waren an der Tagesordnung, da Marseille u.a. aufgrund seiner topographischen Situation eine Stadt war, in welcher mehrere Autobahnen am Innenstadtrand endeten, ohne dass eine adäquate Weiterführung vorhanden war. Die Rue de la République diente daher als Anbindung bzw. Weiterführung sowohl der Autobahn A 7, die vierspurig am Rande des Altstadtviertels Belsunce endet sowie der Autobahn A 55, die v.a. die westlich gelegenen Hafenstandorte sowie den internationalen Flughafen und die Industriegebiete am Étang de Berre anbindet (vgl. Karte 2). Diese katastrophale Verkehrssituation bedingte einen weiteren Wertverlust der Immobilien und somit auch eine weitere Degradierung.

4 GENTRIFIZIERUNG IM KONTEXT DES EUROMÉDITERRANÉE-PROJEKTES

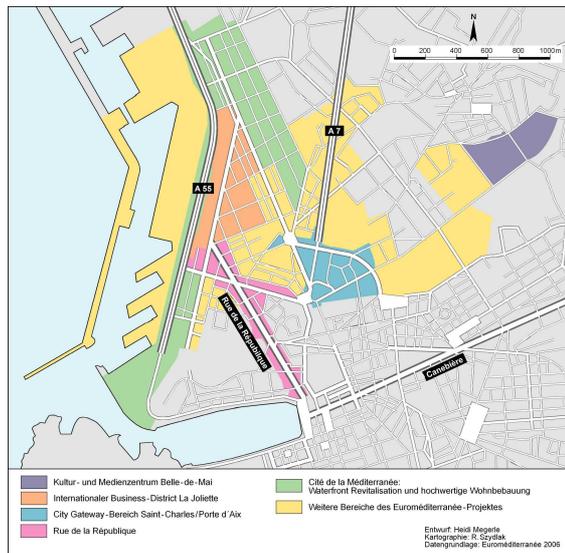
Im Zuge der zunehmenden Internationalisierung und Globalisierung entwickelte sich Marseille sowohl für die Region als auch für den französischen Staat immer mehr zu einem Bremsklotz der wirtschaftlichen Entwicklung. Der französische Nationalstaat fürchtete um seine internationale Wettbewerbsfähigkeit, da zwar die Hauptstadt Paris als eine der führenden Global Cities gut positioniert war, die nachfolgenden Agglomerationsräume jedoch im internationalen Vergleich nur eine untergeordnete Rolle spielten (vgl. Megerle 2008c). Die französische Raumordnungsbehörde (DATAR 2003: 42) befürchtete einen doppelten Nachteil der französischen Metropolen, sowohl im Hinblick auf die kritische Bevölkerungsmasse (Marseille als zweitgrößte Stadt des Landes weist lediglich 800.000 Einwohner auf), als auch in bezug auf Ausstattung und internationale Ausstrahlung.

Auch innerhalb der Region PACA (Provence-Alpes-Côte d’Azur) verstärkten sich die sozioökonomischen Disparitäten zunehmend. Während PACA dabei war, sich durch die Ansiedlung verschiedener Hightech-Zentren zu einer wirtschaftsstarken Boomregion zu entwickeln - zu erwähnen sind hierbei v.a. Plateau d’Arbois (Umweltechnik), Rousset (Mikroelektronik) und das Forschungsprojekt ITER am Kernforschungszentrum von Cadarache – konnte Marseille noch nicht einmal einen Business-Distrikt vorweisen.

4.1 Neupositionierung von Marseille als nordmediterranean Knotenpunkt

Aufgrund der oben dargelegten Rahmenbedingungen in Verbindung mit der zum damaligen Zeitpunkt nicht gegebenen Fähigkeit lokaler Akteure sowie der Unwilligkeit regionaler Akteure, bedingt durch jahrhundertelange Rivalitäten zwischen der Stadt Marseille und der Region, entsprechende Transformationsprozesse in die Wege zu leiten, sah sich der französische Staat gezwungen, die Wettbewerbsfähigkeit und internationale Positionierung seiner wichtigsten Hafenstadt zu verbessern. In Zusammenhang mit dem Barcelona-Prozess sowie den Planungen zur Einrichtung einer nordmediterranen Freihandelszone bis zum Jahr 2010, wurde 1995 das sogenannte Euroméditerranée-Projekt initiiert, das in Form einer „Schocktherapie“ Marseille „wachrütteln“ sollte (Bertoncello & Dubois 2010: 16). Als Projekt nationalen Interesses (projet d’intérêt national) analog der Einrichtung des Geschäftsviertels La Defense in

Paris, wurde Euroméditerranée somit als aktive Krisenüberwindungsstrategie eingesetzt, um die gewünschten Transformationsprozesse zu einer dynamischen Wirtschaftsmetropole in die Wege zu leiten. Dem Vorhaben wurde zusätzlich durch die EU-Regionalpolitik mittels der Vergabe des Ziel-2-Förderstatus eine besondere Stellung eingeräumt (Kazig 2004: 50).



Karte 2: Das Euroméditerranée-Projekt und Bild 1: Degradiertere Bausubstanz in der Rue de la République (Megerle 2007)

Das Euroméditerranée-Projekt war als umfassendes Stadterneuerungs- und Hafenrevitalisierungsprojekt angelegt worden und umfasste in der ersten Stufe ein 310 ha großes Gebiet im nördlichen Innenstadt- und Hafengebiet (vgl. Karte 2). Das Projekt umfasste unterschiedliche räumliche Teilbereiche mit differierenden Zielsetzungen und Umsetzungsstrategien (ausführlicher vgl. Megerle 2008a):

- **Business-District la Joliette:** Aufbau eines internationalen Geschäftsviertels im Bereich der alten Docks, deren Renovierung mittlerweile das Kernstück des Distrikts darstellt. Seit 1995 entstanden nahezu 200.000 qm Büroflächen und zahlreiche neue Arbeitsplätze (Jalinot 2011). Eine hohe Signalwirkung hat die Ansiedlung des Headquarters der internationalen Containerschiffahrtsgesellschaft CMA-CGM, dessen markantes Bürohochhaus nach Entwürfen der Stararchitektin Zara Hahdid die neue Silhouette des Marseiller Hafens dominiert.
- **Cité de la Méditerranée:** Auf einer Fläche von 110 ha und einer Länge von 2,7 km erfolgt eine grundlegende Revitalisierung des Uferbereiches. Die bislang durch nicht zugängliche Hafenanlagen sowie die vierspurige Autobahn A 55 vollständig abgetrennten Bereiche werden durch eine Untertunnelung der Autobahn sowie die Anlage eines breiten Uferboulevards und die Anlage zahlreicher Kultur-, Einkaufs- sowie gastronomischer Einrichtungen und eine direkte Anbindung des neuen Kreuzfahrtterminals zu einem neuen Treffpunkt für die Einwohner sowie die stark steigende Anzahl der Touristen und zu einem wichtigen Baustein für die Funktion Marseilles als Kulturhauptstadt 2013.
- **Medienzentrum Belle de Mai:** In der ehemaligen Tabakmanufaktur nordöstlich des Hauptbahnhofs hat sich ein Medienzentrum etabliert, welches sich mittlerweile zum zweitwichtigsten Standort Frankreichs entwickelt hat, einen wichtigen Baustein für die Kulturhauptstadt 2013 bildet und zur Platzierung Marseilles als Knotenpunkt globaler Medienfirmen wesentlich beigetragen hat (Krätke 2007: 135).
- **Gateway-Bereiche:** Die chaotische Verkehrssituation in Marseille (vgl. Kap. 3.2 und Karte 2), die sich schwerpunktmäßig innerhalb der Euroméditerranée-Kulisse konzentriert, machte eine grundlegende Neuordnung zwingend erforderlich. Dies betrifft auch die Rue de la République, die jahrzehntelang als stark frequentierte Ausfallstraße genutzt wurde (vgl. Kap.3.2).
- **Rue de la République:** Der Gentrifizierungsprozess mit grundlegender Umgestaltung der Rue de la République erfolgte im Kontext des Euroméditerranée-Projektes (siehe Kap. 4.2).

Am Ende des Jahres 2007 wurde eine Erweiterung des Euroméditerranéegebietes um 169 ha beschlossen. Mit insgesamt 480 ha handelt es sich mittlerweile um das größte aktuelle Stadterneuerungsprojekt in Europa (Jalinot 2011).

Ergänzend zu Euroméditerranée erfolgten im letzten Jahrzehnt umfassende infrastrukturelle Verbesserungen (TGV-Anbindung; Ausbau des internationalen Flughafens sowie Hafenausbau) sowie ein ambitionierter Ausbau der Bildungs- und Forschungseinrichtungen.

4.2 Gentrifizierungsprozesse in der Rue de la République

Im Gegensatz zu den angrenzenden, gleichfalls teilweise erheblich degradierten Innenstadtvierteln wie Panier oder Belsunce, wurde die Rue de la République von Beginn an in das Euroméditerranée-Projekt integriert. Der Grund hierfür lag in der wichtigen Verbindungsfunktion, die die Straße zwischen dem neu entstandenen Business-Distrikt von La Joliete sowie der Uferfront-Revitalisierung der Cité de la Méditerranée und den Innenstadtbereichen um die Hauptstraße La Canebière sowie den Alten Hafen einnimmt (siehe Karte 2).

Der Gentrifizierungsprozess in der Rue de la République umfasst verschiedene Teilaspekte:

4.2.1 Renovierung des Wohnungsbestandes

Die insgesamt über 3.000 Wohnungen in der Rue de la République, die nahezu ausnahmslos erheblich degradiert waren, sich allerdings in einem nach wie vor guten und von der Gebäudestruktur her prinzipiell repräsentativen Baubestand befanden, wurden grundlegend renoviert und hierdurch deutlich aufgewertet (vgl. Bild 2). Der Gentrifizierungsprozess wurde durch zwei Faktoren erheblich erleichtert. Einerseits wies die Rue de la République bereits eine sehr hohe Leerstandsquote auf, die in einigen Teilbereichen bis zu 60% erreichte. Andererseits befand sich der Großteil der Wohnungen im Besitz von lediglich zwei Immobiliengesellschaften. In Frankreich, welches generell einen relativ hohen Anteil an privatem Immobilienbesitz aufweist, sind die Besitzverhältnisse in der Rue de la République eine ungewöhnliche Ausnahme. Die hochwertig renovierten Wohnungen sollten in erster Linie Wohnraum für die hochqualifizierten Arbeitnehmer im neu entstehenden Business-Distrikt von La Joliete (vgl. Kap. 4.1) schaffen und hierdurch auch dem Trend nach repräsentativen Innenstadtwohnlagen entgegen kommen.



Bild 2: Renovierte Bausubstanz in der Rue de la République (Megerle 2006) Bild 3: Leerstehende Ladenflächen (Megerle 2009)

4.2.2 Umstrukturierung der kommerziellen Handels-, Gewerbe- und Gastronomieflächen

Hauptsächlich im Erdgeschoss des Baubestandes entlang der Rue de la République finden sich Handels-, Gewerbe- und Gastronomieflächen. Wie in Abb. 1 dargestellt, dominierten hier vor Beginn des Gentrifizierungsprozesses einfachere Läden zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, medizinische und paramedizinische Praxen sowie einfache Restaurants einer ethnisch dominierten Gastronomie. Im Jahr 1999 konzentrierten sich die wirtschaftlichen Aktivitäten stark auf den südlichen Teil der Rue de la République, der sich noch im Einzugsgebiet der hafennahen Innenstadt befand. Der nördliche Teilbereich, der an die damals leerstehenden Docks und den kaum noch genutzten Güterbahnhofsbereich angrenzte, wies verständlicherweise nur wenig wirtschaftliche Aktivitäten auf. Aus ökonomischer Sicht wurde der Nordbereich der Rue de la République sogar als „tot“ eingestuft (Mazzella 2004: 176).

Knapp zehn Jahre später waren 60.000 qm Laden- und Praxenflächen renoviert worden (Euroméditerranée 2006: 35). Im südlichen Teil hatte sich die Transformation hin zu höherpreisigen Angeboten von Markenprodukten (Kleidung, Schmuck, Kosmetik) sowie höherwertigen Dienstleistungen (Banken, Immobilienmakler, Medizin und Paramedizin) bereits vollzogen. Im Januar 2008 standen im Südbereich keinerlei Ladenflächen mehr zum Verkauf (Marseille République 2008). Der noch zehn Jahre früher als „tot“ eingestufte Nordbereich der Rue de la République zeigte eine deutliche ökonomische Belebung durch Restaurants sowie Läden, die gezielt die neue Zielgruppe der hochqualifizierten Arbeitnehmer des angrenzenden Business-Distrikts ansprechen (Megerle 2008a: 370f). Der mittlere Bereich befand sich noch inmitten des Gentrifizierungsprozesses und wies eine sehr hohe Leerstandsquote auf, bedingt durch die gerade ablaufenden Renovierungsarbeiten (Bild 3).

Im Gegensatz zu verschiedenen anderen Branchen hatten medizinische und paramedizinische Praxen die Lagegunst der Rue de la République zu schätzen gewusst. 86% der 1999 erfassten Praxen (Mazzella 2004: 173) existierten auch im Jahr 2008 noch (Megerle 2008a).

Aufgrund der Aktualität der Entwicklungen erfolgte im Mai 2009 eine weitere Erfassung des Bestandes an gewerblichen Aktivitäten in der Rue de la République. Hierbei zeigten sich die in Abb. 1 dargestellten Entwicklungen. 65% der wirtschaftlichen Aktivität konzentrierte sich auf den innenstadtnahen Südbereich der Rue de la République. Dies korreliert mit den aktuellen Planungen der Stadt Marseille im Kontext der Überarbeitung des Flächennutzungsplanes, wonach der südliche Teil der Rue de la République in den Schwerpunkt „Handel und Gewerbe“ integriert wird (Agam 2009: 8), die gesamte Rue de la République jedoch langfristig als „kommerzielle Achse“ vorgesehen ist. Durch diese Achse soll eine Anbindung des geplanten Einkaufszentrums "Terrasses du Port“ (Hafenterrassen) mit 130 Läden nordwestlich des Business-Distriktes La Joliette gewährleistet werden (Baglin 2009: 29). Diese Entwicklung zeigt sich bereits jetzt in einem deutlichen Anstieg der Läden für persönlichen Bedarf. Hierbei sind insbesondere Filialen international tätiger Unternehmen wie H&M, Mango, Puma und Esprit zu erwähnen.

Deutliche Rückgänge sind insgesamt bei der Nahversorgung sowie den für französische Städte typischen kleinen Bars zu verzeichnen. Dies gilt analog für personenbezogene Dienstleistungen, Vereine und politische Parteien. Nach Aussagen der Inhaber entsprechender Läden sind hierfür in erster Linie die erheblich gestiegenen Mieten ausschlaggebend. Auch die Veränderung der Nachfragerstruktur hat deutliche Auswirkungen insbesondere auf den Lebensmittelhandel sowie die Gastronomie (vgl. hierzu Kap. 5.2).

Vermutlich aufgrund der laufenden Renovierungsarbeiten war zwischen 2008 und 2009 ein erheblicher Rückgang der Anzahl medizinischer und paramedizinischer Einrichtungen zu verzeichnen. Der generelle Rückgang der Anzahl der Betriebe, der sich zwischen 1999 und 2009 von 340 auf 173 halbierte, ist einerseits auf die aktuell hohe Leerstandsquote v.a. im mittleren Teil der Rue de la République zurückzuführen, andererseits sind im südlichen Teil des Boulevards auch Zusammenlegungen benachbarter Betriebe zu verzeichnen, da die vergleichsweise geringen Flächen der vorher vorhandenen Läden für die Filialen von H&M und vergleichbaren Betrieben nicht ausreichend waren.

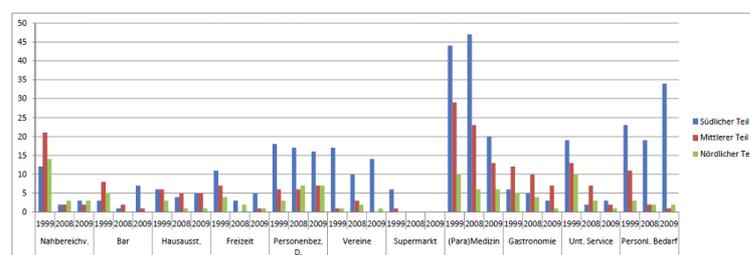


Abb. 1: Veränderungen der kommerziellen Strukturen in der Rue de la République

Im Jahr 2009 durchgeführte Befragungen von Passanten in der Rue de la République zeigte einen relativ hohen Zufriedenheitsgrad mit den Einkaufsmöglichkeiten. Die Zufriedenheit mit dem gastronomischen Angebot ist hingegen deutlich geringer (siehe Abb. 2). Letzteres ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass im südlichen Teil nur wenige gastronomische Angebote vorhanden sind und die früher verbreitete ethnische Gastronomie weitgehend verschwunden ist.



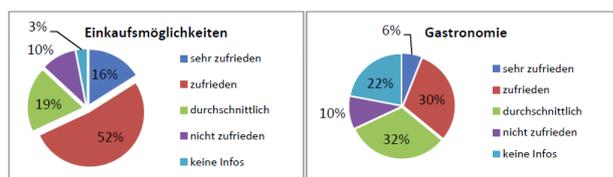


Abb. 2: Bewertung der Einkaufsmöglichkeiten sowie der gastronomischen Angebote (n=68)

4.2.3 Verkehrsberuhigung und Anbindung an den innerstädtischen ÖPNV

Im Kontext des Gentrifizierungsprozesses war eine grundlegende Veränderung der sehr belastenden Verkehrssituation unvermeidlich. Die Rue de la République ist hierbei in ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept der Stadt Marseille eingebunden, welches bis spätestens zum Jahr 2013, in welchem Marseille als Kulturhauptstadt Europas fungiert, eine Verkehrsführung gewährleisten soll, die zumindest den Durchgangsverkehr nicht mehr direkt durch die hierfür nicht ausgelegten Innenstadtstraßen leitet. Im Rahmen des Euroméditerranée-Projektes werden für die beiden Autobahnen A 55 und A 7, die momentan direkt und ohne entsprechende weiterführende Straßen in die Innenstadt führen, Tunnellösungen erarbeitet. Hierdurch verliert die Rue de la République zumindest einen Teil ihrer bisherigen Funktion als Ausfallstraße.

Das Verkehrskonzept der Stadt Marseille sieht ergänzend hierzu einen Ausbau des ÖPNV vor, um hierdurch zumindest einen Teil des Individualverkehrs zu vermeiden. In diesem Kontext wurde der neue Business-Distrikt La Joliette durch eine moderne Trambahn an die Innenstadt angeschlossen. Diese Tramlinie führt direkt durch die Rue de la République. Für die Gleise der Tram, die inmitten des breiten Boulevards geführt werden, war eine Einengung auf eine Autospur pro Fahrtrichtung erforderlich, was bereits zu einer deutlich wahrnehmbaren Verkehrsberuhigung beigetragen hat. Genauso wie die Umgestaltung des zentralen Platzes Sadi Carnot durch verkehrsberuhigende Elemente.

Die Anlage mehrerer Parkhäuser im Zuge des Gentrifizierungsprozesses leistet einen wesentlichen Beitrag zur Entspannung der zumeist chaotischen Parksituation innerhalb der Marseiller Innenstadt. Die sehr breiten Bürgersteige der Rue de la République sollen durch Begrünungselemente u.ä. aufgewertet werden, um sie für Fußgänger attraktiv zu gestalten (Agam 2009: 4).

Die Neugestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes wurde von der Mehrzahl der Befragten positiv aufgenommen. Die Umgestaltung des Boulevards bewirkt eine zunehmende Nutzung der Fußgängerbereiche. 58% der Befragten waren zu Fuß in die Rue de la République gekommen. Die Nutzung der neuen Tram ist innerhalb der Rue de la République noch relativ gering. Offensichtlich wird die Tram eher für die etwas weitere Anfahrt in den Business-Distrikt von La Joliette genommen.

4.2.4 Bewertung des Transformationsprozesses

Im Rahmen der Befragungen auf der Rue de la République war auch nach dem ästhetischen Eindruck sowie nach der Beurteilung der gerade erfolgenden Transformation gefragt worden. Hierbei zeigte sich, wie in Abb. 3 dargestellt, dass die überwiegende Mehrzahl der Befragten den Aufwertungsprozess als ästhetisch ansprechend bewertete, zumindest jedoch als besser als vor Beginn des Gentrifizierungsprozesses. Dies gilt in vergleichbarem Maße für die Beurteilung des Transformationsprozesses insgesamt, den lediglich ein Zehntel als schlecht bzw. überflüssig einstufte. Dies korreliert mit den in Kap. 5.2 dargestellten Problemen im Verlauf des Transformationsprozesses. Befragte Personen, die die frühere Situation der Rue de la République nicht kannten, konnten verständlicherweise hierzu keine Aussagen treffen.

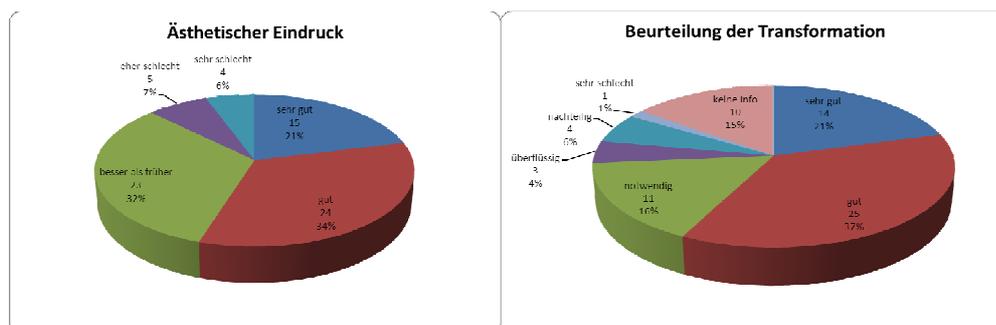


Abb. 3: Ästhetischer Eindruck und Einschätzung des Transformationsprozesses (n= 68)

5 DIE KEHRSEITE DES TRANSFORMATIONSPROZESSES

Mit dem Euroméditerranée-Projekt sowie der Wahl Marseilles zur Kulturhauptstadt 2013 wurde ein umfangreicher Aufwertungsprozess in Gang gesetzt, der weit über das ursprüngliche Projektgebiet von Euroméditerranée hinausgeht. Nach Einschätzung von Bertonecello und Dubois (2010: 250) scheint jedoch der erhebliche Zeitversatz der Gentrifizierung in Marseille gegenüber anderen Städten, die Akzeptanz eines derartigen Vorgehens im Kontext nachhaltiger Stadtentwicklungspolitik zu schmälern.

5.1 Wachsende innerstädtische Disparitäten

Die dynamische Wirtschaftsentwicklung seit Beginn des Euroméditerranée-Projektes, die einen Stimmungsumschwung und eine Aufbruchsstimmung in der Stadt bewirkt hat, konnte trotz aller Erfolge nicht verhindern, dass die sozioökonomischen Disparitäten innerhalb der Stadt Marseille weiter angewachsen sind. Von den aktuellen Stadtentwicklungsprojekten sind die Einwohner Marseilles in sehr unterschiedlichem Umfang tangiert. Während die erste Stufe des Euroméditerranée-Projektes in vorher kaum für Wohnzwecke genutzten Bereichen wie dem heutigen Kulturzentrum Belle de Mai, der Ufer- und Hafenvitalisierung und dem Business-Distrikt La Joliette wenig Auswirkungen auf Bewohner hatte, sah dies in der Rue de la République sowie nördlichen Innenstadtbereichen wie den Vierteln Panier, Belsunce oder Thubaneau völlig anders aus. Insbesondere die ebenfalls erheblich degradierten Viertel Panier und Belsunce, die im Rahmen des OPAH-Programmes (opération programmée de l'amélioration de l'habitat) eine Aufwertung des Wohnungsbestandes erhalten, werden eine deutliche Veränderung ihrer früheren Bevölkerungsstruktur erfahren. Dies ist v.a. auf die erheblich steigenden Immobilien- und Mietpreise zurückzuführen, bei einer gleichzeitig geringen Quote an Sozialwohnungen und einer momentanen Bevölkerungsstruktur, die durch einen überproportionalen Anteil an älteren, ärmeren und gering gebildeten Personen mit Migrationshintergrund charakterisiert ist. Besonders prekäre Wohnverhältnisse sind in den sogenannten „hôtels meublés“ in Belsunce zu verzeichnen. Unter teilweise kaum vorstellbaren Wohnverhältnissen leben hier v.a. maghrebinische Arbeitsmigranten in mehrfach belegten Zimmern mit miserablen Sanitärverhältnissen, zumeist ohne reguläre Mietverträge (Ascaride & Condro 2001).

Da die ausgeprägte Armut und der hohe Migrantenanteil als Hemmnis für die angestrebte Profilierung Marseilles als nordmediterranean Knotenpunkt und als Widerspruch zu einer postindustriellen Entwicklung gesehen wird (Berry-Chikhaoui & Deboulet 2007: 150), akzeptiert und unterstützt die Mehrheit der politischen Akteure eine Veränderung dieser Bevölkerungsstruktur in der nördlichen Innenstadt. Gleichzeitig verstärkt diese Entwicklung jedoch die bereits heute ausgeprägte sozialräumliche Polarisierung und Fragmentierung und lässt hierdurch das Risiko einer „ville éclatée“ (wörtlich: zerberstende Stadt) (Langevin 2007: 11) wachsen.

5.2 Die Rue de la République als Kristallisationspunkt des Widerstandes

Obleich aufgrund der erheblichen Degradierung des gesamten Baubestandes bereits vor Beginn des Euroméditerranée-Projektes eine Leerstandsquote von 33% bei Wohnungen und 40% bei Büroflächen (Bertonecello & Dubois 2010: 227) zu verzeichnen war, zeigt sich am Beispiel der Rue de la République das Spannungsfeld zwischen zunehmender Internationalisierung mit global agierenden Akteuren und der Exklusion prekarisierter Bevölkerungsgruppen exemplarisch.

Ein beträchtlicher Prozentsatz der verbliebenen Bewohner zeichnete sich durch eine Kumulation von Vulnerabilitätsfaktoren wie Alter, geringes Einkommen, geringer Bildungsgrad, geringe Sprach- sowie Rechtskenntnisse, Migrationshintergrund und unsichere Aufenthaltsverhältnisse aus. Diese Faktoren hinderten die Bewohner, komplexe Planungen zu durchschauen und sich ggf. gegen Auswirkungen dieser Planungen zu wehren. Mit einer Beteiligung an Partizipationsverfahren wäre die Mehrheit überfordert gewesen, allerdings waren entsprechende Bürgerbeteiligungen bei der Initiierung der verschiedenen Stadtentwicklungsprojekte durch den politisch mehrheitlich rechts orientierten Stadtrat ursprünglich auch nicht vorgesehen. Die betroffenen prekarierten Bevölkerungsgruppen hatten Mitte der 1990er Jahre keine Möglichkeiten gegen die Beschlüsse zu votieren, obgleich sie von den Konsequenzen überproportional betroffen waren (Sanmarco 2000: 39).

Der überwiegende Teil der Wohnungen sowie Geschäftsflächen in der Rue de la République befand sich in den Händen zweier Immobiliengesellschaften. Die Situation wurde durch einen mehrfachen Besitzerwechsel im Verlauf der Jahre noch zusätzlich erschwert. So erneuerte die Immobiliengesellschaft P2C die



Mietverträge für 1289 Wohnungen nicht, als sie diese 2004 an das amerikanische Unternehmen Lone Star verkaufte (CVPT 2007: 20). In Unkenntnis der tatsächlichen Rechtslage gingen zahlreiche Mieter „freiwillig“. Verbleibende Mieter wurden unterschiedlichen Repressalien bis hin zu Einschüchterungen und Drohungen ausgesetzt (Berry-Chikhaoui & Deboulet 2007: 154). So berichtet Richard (2008) von Mietern, die alleine in Häusern zurückblieben, in denen im Zuge der Renovierung Aufzüge, Strom und Wasser abgestellt wurden, bis eine normale Wohnnutzung nicht mehr möglich war. Die erheblichen Beeinträchtigungen durch die jahrelangen Bauarbeiten oder entsprechende Zahlungen bewegten auch Privatbesitzer, ihre Wohnungen zum Teil weit unter Wert zu verkaufen (Zürn-Seiller 2007). Vergleichbar war das Vorgehen bei den Geschäftsräumen. Entweder wurden die Mietverträge nicht verlängert oder aber Mieterhöhungen von über 300% angekündigt (CVPT 2007: 23). Notfalls erfolgten beträchtliche Zahlungen (laut Richard (2008) bis zu 100.000 € für ein tunesisches Lebensmittelgeschäft). Dieses Vorgehen wird verständlich, wenn die hohe Nachfrage und die Explosion der Immobilienpreise in Innenstadtnähe (Donzel 2006) in Relation zu den Preisen für degradierte Bausubstanz gesetzt wird. Die Spanne reicht hierbei von ca. 800 €/m² für degradierte Bausubstanz (CVPT 2006) bis zu 7.000 €/m² für ein hochwertiges Appartement (Bertoncello & Dubois 2010: 108). Kunden, die ein Appartement dieser Preisklasse kaufen, wünschen zumeist auch eine entsprechende Wohnumgebung. Der ursprünglich anvisierte Anteil von 30 % Sozialwohnungen (Bertoncello & Dubois 2010: 230) kollidierte desweiteren mit den Zielsetzungen der Immobilienfonds im Interesse ihrer weltweiten Aktionäre einen Gewinn von 18% pro Jahr zu erzielen (CVPT 2006: 8), eine Erwartungshaltung, die sich mit einem höheren Anteil an Sozialwohnungen, niedrigen Mieten und verlängerten Renovierungsphasen nicht vereinbaren lässt. Bertoncello & Dubois (2010:193) sprechen daher von der, aus Sicht der privaten Investoren „notwendigen Vertreibung eines Teils der bisherigen Bewohner“, um die Rentabilität zu garantieren.

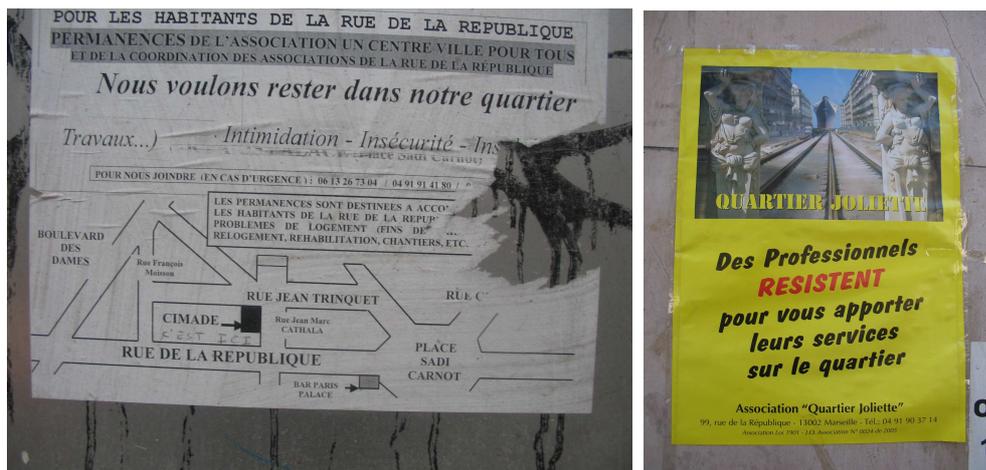


Bild 4: Widerstand der Bewohner (Megerle 2008), Bild 5: Widerstand des Handels (Megerle 2006)

Dennoch bildete sich in Marseille nur in der Rue de la République eine von den Bewohnern getragene Widerstandsbewegung, die als perfektes Beispiel eines sozialen und ökonomischen Widerstandes gegen eine politisch gewünschte Veränderung der städtischen Struktur eingestuft wird (Bertoncello & Dubois 2010: 111), vermutlich da hier die Veränderungen am deutlichsten zu erkennen sind. Der Widerstand erreichte eine öffentliche Sichtbarkeit der Problematik, eine Verlangsamung der Renovierungen bis hin zu juristischen Erfolgen gegenüber den Immobiliengesellschaften (Berry-Chikhaoui & Deboulet 2007: 155ff). Im Unterschied zur Baubürgermeisterin, die eine Renovierung ohne die verbleibenden 600 Familien anstrebte, setzt sich die im Jahr 2000 gegründete Vereinigung Centre Ville pour Tous (CVPT, wörtlich Innenstadt für alle) für einen Transformationsprozess ein, der den jetzigen Bewohnern einen Verbleib in der Innenstadt ermöglicht. Ein Erfolg der CVPT ist eine deutliche Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit von Seiten der Euroméditerranée-Projektverantwortlichen. Wurde die Informationspolitik noch vor fünf Jahre als schlecht eingestuft (TNS Sofre 2005: 30), so bietet das 2002 eröffnete Maison d'Euroméditerranée Informationen sowie seit 2005 auch Führungen und Busexkursionen innerhalb des Projektgebietes an (Bertoncello & Dubois 2010: 201). Ferner zeigt sich mittlerweile, dass die von Teilen der Stadtverwaltung sowie den Immobiliengesellschaften angestrebte völlige Veränderung der Bevölkerungsstruktur in der Rue de la République nicht erreicht wurde. Sehr gut verdienende Personen stellen aktuell einen Anteil von maximal 10% der Bewohner. Zumindest im Jahr 2010 ist zwar eine Veränderung festzustellen, aber die Rue de la

République bleibt, wie auch das angrenzende Altstadtgebiet Panier, dennoch aktuell eher ein Arbeiterviertel (Bertoncello & Dubois 2010: 197).

6 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Am Beispiel der Rue de la République können die wesentlichen Phasen der wechselvollen Marseiller Stadtgeschichte der letzten 150 Jahre exemplarisch aufgezeigt werden. Vermutlich wird der Boulevard auch weiterhin ein „Seismograph“ der Veränderungen innerhalb Marseilles sein, da die Rue de la République zunehmend ins Zentrum der Wirtschaftsdynamik der aufstrebenden Hafenstadt sowie der kulturellen Dynamik der Kulturhauptstadt 2013 gerät. Gleichzeitig wird sich an den zunehmenden Spannungsfeldern zwischen Globalisierungs- und Marginalisierungseffekten im Umfeld der Rue de la République zeigen, ob sich die Befürchtungen von Langevin (2007: 11), dass die bereits heute stark fragmentierte Stadt Marseille an den weiterhin wachsenden sozioökonomischen Disparitäten zerbrechen könnte, bewahrheiten werden.

7 REFERENCES

- AGAM (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise): Centre Ville/Vieux Port, Synthèse. Marseille 2009
- Ascaride, G.; Condro, S.: La ville précaire Les «isolés» du centre-ville de Marseille. Paris 2001
- Baglin, P. et al: Étude Cahier de Territoires – État du Lieu Territoire Centre. Marseille 2009
- Berry-Chikhaoui, I.; Deboulet, A.: Restructurations urbaines à Marseille à l'heure de l'internationalisation. Tensions et régimes d'action In: Berry-Chikhaoui et al (Hrsg.): Villes internationales Entre tensions et réactions des habitants, pp. 139-168. Paris 2007
- Bertoncello, B.; Dubois, J.: Marseille Euroméditerranée Accélérateur de Métropole. Marseille 2010
- CVPT : Un Centre-ville pour tous Petite histoire & Grandes Batailles. Marseille 2007
- CVPT: Réhabilitation oui ... Exclusion non Numéro spécial Rue de la République. Marseille 2006
- DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale): Une nouvelle politique de développement des territoires pour la France. Paris 2003
- Donzel, A.: Marseille – L'expérience de la cite. Paris 1998
- Euroméditerranée: Marseille Euroméditerranée Chronologie, dynamique et enjeux d'une Opération d'Intérêt National. Marseille 2006
- Girard, N.; Joannon, M. : Les Plans d'occupation des sols de Marseille: permanence ou changement? In: Méditerranée Vo. 96, Issue ½, pp. 51-60. Aix-en-Provence 2001
- Jalinot, F.: Euroméditerranée <http://www.euromediterranee.fr/> 2011
- Kazig, R. : Marseille – eine Stadt im Umbruch.- In: Geographische Rundschau Vol. 56, Issue 5, pp. 46-52. Braunschweig 2004
- Krätke, S.: Europas Stadtsystem zwischen Metropolisierung und Globalisierung : Profile und Entwicklungspfade der Großstadtdregionen Europas im Strukturwandel zur wissensintensiven Wirtschaft. Münster 2007
- Langevin, P.: Comprendre Marseille.- In: Langevin, P.; Juan, J.-C. (Hrsg.): Marseille une métropole entre Europe et Méditerranée, pp. 9-12. Paris 2007
- Latil d'Albertas, O. : Une ambition pour Marseille Provence Métropole In: Langevin, P.; Juan, J.-C. (Hrsg.): Marseille une métropole entre Europe et Méditerranée, pp. 203-217. Paris 2007
- Mazzella, S.: Commerces: une politique d'attente concertée.- In: Fournier, P. and Mazzella, S. (Hrsg.): Marseille, entre ville et ports Les destins de la rue de la République, pp 170-184. Paris 2004
- Megerle, H.: Innovative Regionalentwicklung oder Musealisierung? Aktuelle Handlungskonzepte ländlicher Kommunen in den französischen Hochalpen In: Der Bürger im Staat 2011 (accepted)
- Megerle, H.: Present-Day Development Processes in the Inner City of Marseille: Tensions between Upgrading and Marginalisation In: Die Erde Vol. 139, Issue 4, pp. 357-378. Berlin 2008a
- Megerle, H.: Von der „ville en crise“ zur Metropolitan European Growth Area: Aktuelle Transformationsprozesse der Metropolregion Marseille – Aix-en-Provence In: Raumforschung und Raumordnung Vol. 66, Issue 01, pp. 23-35. Hannover 2008b
- Megerle, H.: Metropolregionen in Frankreich Aktuelle Tendenzen der französischen Raumentwicklungspolitik In: PlanerIn, Issue 1, pp. 38-41. Berlin 2008c
- Morel, B.: Marseille, pouvoir politiques et mutations économique depuis 1945 In: Méditerranée. Vol. 96, Issue ½, pp. 37-40. Aix-en-Provence 2001
- Peraldi, M.; Samson, M.: Gouverner Marseille Enquête sur les mondes politiques marseillais. Paris 2005
- Pletsch, A.: Frankreich. Darmstadt 2003
- Pletsch, A.: Paris auf sieben Wegen. Hannover 2000
- Richard, A.: Interview Marseille 05.01.2008 (Vertreter von CVPT)
- Sanmarco, P.: Marseille capitale? Aix-en-Provence 2000
- Sassen, S.: Metropolen des Weltmarkts - die neue Rolle der Global cities. Frankfurt 1996
- Stratis: Naissance Renaissance de la Rue de la République 1860-2010 Marseille o.J.
- TNS Sofres: Le jugement des habitants de Marseille sur l'opération Euromed et la perception de la réhabilitation de la Rue de la République http://www.la-cite.com/~la_okarito/mediane/mediane38/Euromed.ppt 2005
- Zürn-Seiller, S.: Interview Marseille 29.05.2007 (Leiterin Tourismuszentrale Provence)

